

#2 3748

PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Dr. Nicolai Tarasinski

Serial No.: 10/084,292

Filed: 26 February 2002

Atty. Ref. No. 09006-US

For: TIRE PRESSURE ADJUSTING DEVICE

Moline, IL 61265

1 April 2002

TRANSMITTAL OF PRIORITY DOCUMENT

The Honorable Commissioner
of Patents and Trademarks
Washington, D.C. 20231
Sir:

RECEIVED

APR 16 2002

TECHNOLOGY CENTER R3700

Enclosed is a certified copy of the foreign application from which priority is claimed in accordance with 35 U.S.C. 119.

Any fees or charges due as a result of filing of the present paper may be charged against Deposit Account 04-0525. Two duplicates of this page are enclosed.

Respectfully,

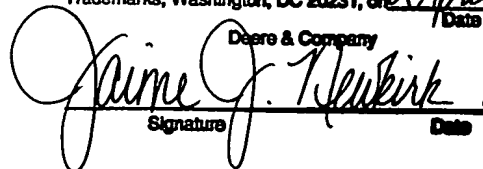


Attorney for Applicants

Charles T. Graham
Reg. No. 32,226
Deere & Company
Patent Department
One John Deere Place
Moline, IL 61265
(309) 765-5159

CTG/jjn

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service as first class mail in an envelope addressed to: Commissioner of Patents and Trademarks, Washington, DC 20231, on 2 April 2002
Date



Signature Date 2 April 2002
Deere & Company

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



RECEIVED
APR 16 2002
TECHNOLOGY CENTER R3700

Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 101 11 532.6

Anmeldetag: 10. März 2001

Anmelder/Inhaber: DEERE & COMPANY, Moline, Ill./US

Bezeichnung: Reifendruckeinstellanlage

IPC: B 60 C, F 02 B

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 04. Februar 2002
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Agurks

Reifendruckeinstellanlage

Die Erfindung betrifft eine Reifendruckeinstellanlage zur Einstellung des Drucks der an einem Fahrzeug montierten Reifen mit einer zwischen einer Druckluftquelle und den Reifen angeordneten Ventilanordnung.

Insbesondere landwirtschaftliche Fahrzeuge, wie Traktoren, Mähdrescher und Anhänger sowie vergleichbare Fahrzeuge, die auf nachgiebigem Boden eingesetzt werden, sind häufig mit großvolumigen Reifen ausgestattet, um eine gute Geländegängigkeit, gute Traktionseigenschaften und einen geringen Bodendruck zu erreichen. Traktion und Bodendruck sind besonders niedrig, wenn ein niedriger Luftdruck in den Reifen eingestellt ist, so dass im Feld ein Betrieb bei niedrigem Reifendruck bevorzugt wird. Allerdings sinkt mit abnehmendem Reifendruck das Tragvermögen der Reifen, und es nehmen der Rollwiderstand und der Reifenverschleiß zu. Daher sollte bei Transportfahrten auf unnachgiebigem Boden ein hoher Luftdruck gewählt werden. Um diese konträren Forderungen zu erfüllen, werden Reifendruckregelanlagen verwendet, wie sie beispielsweise aus der DE-A-198 04 249 oder der US-A-5,647,927 hervorgehen. Mit Hilfe einer Reifendruckregelanlage lässt sich der Reifenluftdruck optimal an die Erfordernisse des jeweiligen Arbeitseinsatzes anpassen. Der zum Befüllen der Reifen erforderliche Luftdruck wird durch einen Kompressor bereitgestellt, der einen Luftdruckbehälter speist.

Um die Füllzeiten gering zu halten, wird meist ein Teil der zum Befüllen erforderlichen Luftmenge unter einem Druck in dem Luftdruckbehälter gespeichert, der weit über dem Luftdruck liegt, der für das Befüllen erforderlich ist. Die Druckluft des Luftdruckbehälters wird bei Bedarf auf den zum Befüllen der Reifen erforderlichen Druck entspannt. Hierbei geht Energie verloren. Der zum Hochverdichten der Luft erforderliche

Energieaufwand übersteigt bei weitem den Energieaufwand, der nötig ist, um die Reifen auf Betriebsdruck zu bringen. Des weiteren geht von den unter hohem Druck stehenden Luftdruckbehältern eine Betriebsgefahr aus. Dieser muss durch besondere bauliche Maßnahmen Rechnung getragen werden.

Die Zufuhr der Druckluft zu den Reifen erfolgt entweder über Schläuche, die bei Stillstand des Fahrzeugs angeschlossen und wieder abgenommen werden müssen, oder über Drehdurchführungen im Bereich der Radachsen. Bei diesen Drehdurchführungen ist die Abdichtung problematisch, da der hohe Luftdruck des Vorratsbehälters abzudichten ist und die Dichtungen hohen Relativgeschwindigkeiten aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten ausgesetzt sind.

Aufgrund des hohen Druckunterschiedes zwischen Vorratsbehälter und Reifen treten hohe Strömungsgeschwindigkeiten in den Zuführungsteilen auf, die wiederum einen Energieverlust bewirken. Die beim Hochverdichten aufgewendete Arbeit kann nicht wiedergewonnen werden, sondern geht als Drosselverlust verloren. Es ist nicht möglich, diesen Energieverlust durch größere Strömungsquerschnitte zu vermindern, da damit auch die Strömungsgeschwindigkeit steigen würde. Als negative Begleiterscheinung treten unerwünschte Strömungsgeräusche auf.

Die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe wird darin gesehen, eine Reifendruckeinstellanlage der eingangs genannten Art anzugeben, durch welche die vorgenannten Probleme überwunden werden. Insbesondere soll der zum Befüllen der Reifen erforderliche Energieaufwand reduziert werden, und es soll möglich sein, den erforderlichen Druck möglichst gering zu halten, um die mit hohen Drücken verbundenen Probleme zu vermeiden.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Lehre des Patentanspruchs 1 gelöst. Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung gehen aus den Unteransprüchen hervor.

Die erfindungsgemäße Reifenbefüll- und entleeranlage verzichtet auf die Verwendung eines Kompressors als Druckquelle. Vielmehr wird als Druckquelle ein zur Aufladung des Fahrzeugverbrennungsmotors vorgesehener Abgasturbolader verwendet, der im Fahrzeug bereits vorhanden ist. Es ist damit nicht erforderlich für die Reifendruckregelanlage einen Kompressor bereitzustellen. Auch kann in der Regel der bisher übliche Vorratsbehälter entfallen. Dies bringt erhebliche Kostenvorteile mit sich.

Zur Druckversorgung der Reifendruckeinstelleinrichtung steht der Ladeluftkanal, also der Ausgang der Verdichtungsturbine des Turboladers, mit der Ventilanzordnung der Reifendruckeinstelleinrichtung in Verbindung. Ein üblicher Turbolader weist eine hohe Förderleistung auf, wobei der Druck im Ladeluftkanal geringer ist, als der Ausgangsdruck eines üblichen Kompressors. Daher sind die Komponenten einer erfindungsgemäß ausgebildeten Reifendruckeinstelleinrichtung weniger hohen Druckbelastungen ausgesetzt. Insbesondere ist es ohne Kostennachteile möglich, die Druckleitungen mit größeren, als bisher üblichen Querschnitten auszubilden, die sich mit geringem Aufwand, gegebenenfalls aus Kunststoff fertigen lassen. Durch den geringeren Betriebsdruck lassen sich Betriebsgefahren vermeiden und die Abdichtung der Drehdurchführungen weniger aufwändig gestalten. In den großen Leitungsquerschnitten sind die Strömungsgeschwindigkeiten relativ gering, was sich auf die Geräuschunterdrückung günstig auswirkt.

Durch den Verzicht auf das bisher übliche Hochverdichten der Druckluft lassen sich Drosselverluste erheblich reduzieren, so

dass sich auch der erforderliche Energieaufwand zum Befüllen der Reifen stark absenken lässt.

Vorzugsweise ist zwischen dem Ladeluftkanal des Turboladers und den zu den Reifen führenden Verteilerleitungen wenigstens ein Verbindungsventil angeordnet. Es kann sich um ein elektrisch, insbesondere elektromagnetisch steuerbares Ventil handeln, das nur dann geöffnet wird, wenn ein Befüllen der Reifen erfolgen soll. Solch ein Verbindungsventil lässt sich in Abhängigkeit elektrischer Signale öffnen, um den Druck in den Verteilerleitungen anzuheben oder abzusenken. Bei fehlendem elektrischen Signal ist das Ventil geschlossen. Für den normalen Betrieb des Arbeitsfahrzeugs lässt sich somit der Turbolader von der Reifenbefüllanlage trennen und eine gegenseitige Beeinflussung vermeiden.

Es ist auch von Vorteil, an den Ladeluftkanal des Turboladers ein Waste-Gate-Ventil (siehe beispielsweise die US-A-5,857,337) anzuschließen. Dieses wird verwendet, um den Betriebspunkt der Verbrennungskraftmaschine optimal einzustellen, sofern die Funktion des Reifenbefüllens momentan nicht gebraucht wird. Das Verbindungsventil und das Waste-Gate-Ventil können gegebenenfalls zu einer Ventileinheit zusammengefasst sein.

Möglicherweise reicht nicht bei allen Betriebsbedingungen des Verbrennungsmotors die Drehzahl des Turboladers aus, um einen Druck bereitzustellen, der über dem gewünschten Reifendruck liegt. Zur Anhebung der Turboladerdrehzahl und zur Bereitstellung einer ausreichenden Luftmenge bei ausreichendem Luftdruck schlägt eine bevorzugte Weiterbildung der Erfindung eine Abgasnacherwärmungseinrichtung vor, welche zweckmäßigerweise derart ausgebildet ist, dass bedarfsweise Kraftstoff aus dem Kraftstofftank in einen Brennraum des Abgasstrangs des Turboladers, insbesondere in den Bereich vor der Turbolader-Abgasturbine zugeführt, gezündet und verbrannt wird.

Die Nacherwärmungseinrichtung dient nicht nur der Gewährleistung eines ausreichenden Drucks für die Reifenbefüllereinrichtung, sondern kann in besonders vorteilhafter Weise auch dann, wenn die Reifenbefüllanlage nicht benutzt wird, zur Ladedruckerhöhung dienen, um die Leistung bzw. das Drehmoment des bei niedriger Drehzahl laufenden Verbrennungsmotors zu steigern. Dies wirkt sich besonders bei Beschleunigungen des Arbeitsfahrzeugs vorteilhaft aus.

Vorzugsweise wird die dem Brennraum zugeführte Kraftstoffmenge in Abhängigkeit der Verbrennungskraftmaschinen-drehzahl, der Turboladerdrehzahl und/oder der Temperatur der in die Abgasturbine eintretenden Abgasluft eingestellt. Wenn kein Drehzahlsensor zur Erfassung der Turboladerdrehzahl bereit steht, kann die Turboladerdrehzahl oder ein vergleichbarer Wert aus den gemessenen Temperaturen und Drücken des Turboladers berechnet werden. Die dem Abgasstrang zugeführte Kraftstoffmenge wird so begrenzt, dass eine vorgegebene Turboladerdrehzahl nicht überschritten wird. Insbesondere wird die dem Abgasstrang zugeführte Kraftstoffmenge so gewählt, dass die zum Füllen der Reifen verwendete Luft nicht höher verdichtet wird, als es zum Überwinden der Strömungswiderstände erforderlich ist.

Es ist von Vorteil, die Turboladerdrehzahl zu überwachen und bei Überschreiten eines vorgebbaren Drehzahlwertes die Energiezufuhr zur Nacherwärmung abzuschalten, um einer Zerstörung des Turboladers wegen Überdrehung vorzubeugen. Es ist auch zweckmäßig eine Verbrennungsüberwachung vorzusehen, um zu vermeiden, dass bei nicht ordnungsgemäß arbeitender Zündung der dem Abgasstrang zugeführte Kraftstoff unverbrannt in die Atmosphäre gelangt.

Eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung verwendet eine elektrische Maschine, die mit dem Turbolader kuppelbar ist, um während des Befüllens der Reifen die erforderliche Drehzahl des Turboladers zu erzeugen. Mit dieser Anordnung ist es auch möglich, den Ladedruck anzuheben, wenn die Reifenbefüllungsanlage nicht verwendet wird.

Um den durch den Turbolader erzeugten Luftdruck zu messen, ist vorzugsweise ein Druckgeber vorgesehen, der den Druck im Ladeluftkanal erfasst.

Der Druck im Ladeluftkanal, der auch für die Reifendruckregelanlage bereit gestellt wird, hängt bei vorgegebener Motordrehzahl in charakteristischer Weise von dem durch den Ladeluftverdichter erzeugten Volumenstrom ab. Der Druck steigt zunächst mit zunehmendem Volumenstrom an, erreicht dann ein Maximum und fällt bei hohen Volumenströmen wieder ab. Für unterschiedliche Motordrehzahlen verschiebt sich das Druckmaximum und liegt bei unterschiedlichen Volumenstromwerten. Um zum Reifenbefüllen einen ausreichenden Druck zu gewährleisten, schlägt eine vorteilhafte Weiterbildung der Erfindung vor, die Drehzahl der Verbrennungskraftmaschine während des Füllvorgangs und/oder des Entleervorgangs innerhalb vorgegebbarer Drehzahlgrenzwerte zu halten. Die Drehzahlgrenzwerte werden so gewählt, dass der Turbolader im Bereich seines maximalen Drucks arbeitet.

Es ist denkbar, dass in besonderen Anwendungsfällen der Erfindung, der durch den Turbolader bereitgestellte Druck nicht immer ausreicht, um die Reifenbefüllung in optimaler Weise vornehmen zu können. Um hier Abhilfe zu schaffen, schlägt eine bevorzugte Weiterbildung der Erfindung vor, eine Nachverdichtungseinrichtung vorzusehen, die den Druck der von dem Turbolader bereitgestellten Druckluft weiter erhöht. Als Nachverdichtungseinrichtung kann ein entsprechend ausgelegter

Kompressor verwendet werden, der zwischen dem Turbolader und der Reifenbefüllventilvorrichtung angeordnet ist.

Anhand der Zeichnung, die ein Ausführungsbeispiel der Erfindung zeigt, werden nachfolgend die Erfindung sowie weitere Vorteile und vorteilhafte Weiterbildungen und Ausgestaltungen der Erfindung näher beschrieben und erläutert.

Die einzige Figur zeigt die schematische Darstellung einer erfindungsgemäßen Reifendruckeinstelleinrichtung in Verbindung mit dem Turbolader der Verbrennungsmaschine eines Arbeitsfahrzeugs.

Die im rechten Bildteil der Figur dargestellte Reifendruckeinstellanlage 10 enthält eine Verteilerleitung 11, auch Druckleitung genannt, die über je eine Drehdurchführung 12 und ein zugehöriges Ventil 14 mit den vier Reifen 16 eines nicht näher dargestellten Arbeitsfahrzeugs in Verbindung steht. Die Drehdurchführungen 12 und Ventile 14 können auf übliche Weise ausgebildet sein. Beispielsweise können die Ventile 14 Wegeventile sein. Es kann auch eine den Durchführungen vorgelagerte weitere Ventilanordnung zur Aufbereitung des Versorgungsdrucks vorgesehen sein, die jedoch nicht dargestellt wurde, weil sie nicht Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist. In der Druckleitung 11 ist eine Druckmessstelle 18 vorgesehen.

Im linken Bildteil der Figur ist eine Verbrennungskraftmaschine 20 angedeutet, die mit einem Abgasturbolader 22 ausgestattet ist. An den Anschlusskrümmer 24 der Verbrennungskraftmaschine 20 ist der Abgasstrang 26 des Turboladers 22 angeschlossen. Die im Abgasstrang 26 liegende Abgasturbine 28 des Turboladers 22 wird durch das Motorabgas angetrieben, welches durch das Abgasrohr 30 ins Freie tritt. Die Abgasturbine 28 treibt über eine Welle 32 den Ladeluftverdichter 34 des Turboladers 22 an.

Der Ladeluftverdichter 34 saugt über den Eintritt 36 Frischluft aus der Atmosphäre an, verdichtet diese und gibt sie über einen Ladeluftkanal 38 an die Verbrennungskraftmaschine 20 ab.

Der Ladeluftkanal 38 steht über ein Verbindungsventil 40 und einen Nachverdichter 42 mit der Druckleitung 11 der Reifendruckeinstellanlage 10 in Verbindung. Der Nachverdichter 42 ist bei den meisten Anwendungsfällen entbehrlich, da der Turbolader 22 in der Regel in der Lage ist, einen ausreichend hohen Druck für die Reifendruckeinstellanlage 10 bereitzustellen. Falls erforderlich kann als Nachverdichter 42 ein üblicher Kompressor eingesetzt werden. Das Verbindungsventil 40 lässt sich elektromagnetisch ansteuern und ist geschlossen, wenn kein elektrisches Signal ansteht. Es kann als Druckregelventil ausgelegt sein, um den Druck für die Reifendruckeinstellanlage 10 optimal einzustellen.

Am Ladeluftkanal 38 ist ein sogenanntes Waste-Gate-Ventil 44 angeschlossen, durch welches sich der Betriebspunkt der Verbrennungskraftmaschine 20 optimal einstellen lässt. Zur Drucküberwachung im Ladeluftkanal 38 ist ein Drucksensor 46 vorgesehen, dessen Drucksignale verwendet werden, um die Motordrehzahl anzupassen. Wenn eine Reifenbefüllung erfolgt, wird die Motordrehzahl derart eingestellt, dass der Turbolader 22 einen ausreichenden Fülldruck zur Verfügung stellt.

In der Nähe des Anschlusskrümmers 24 ist in den Abgasstrang 26 ein Brennraum 48 integriert. In den Brennraum 48 mündet eine mit einer Kraftstoffleitung 50 verbundene Düse. Die Kraftstoffförderpumpe 52 des Arbeitsfahrzeugs, die Kraftstoff aus einem Kraftstofftank 54 für die nicht näher dargestellte Einspritzpumpe 56 der Verbrennungskraftmaschine 20 zur Verfügung stellt, liefert auch Kraftstoff an die Kraftstoffleitung 50. Ein in der Kraftstoffleitung 50 angeordnetes Kraftstoffventil 58 steuert den Kraftstoffzufluss

zu der Düse. Wird das Kraftstoffventil 58 geöffnet, so wird gleichzeitig eine Zündeinrichtung 60 aktiviert, um den aus der Düse in den Brennraum 48 austretenden Kraftstoff zu entzünden, so dass dieser verbrennt und das aus der Verbrennungskraftmaschine 20 austretende Abgas weiter erhitzt.

Das Kraftstoffventil 58 wird elektromagnetisch betätigt und durch eine elektrische Steuereinrichtung 62 angesteuert. Die Steuereinrichtung 62 empfängt Signale von einem die Kraftmaschinendrehzahl erfassenden Drehzahlsensor 64, einem Turboladerdrehzahlsensor 66 und einem Temperatursensor 68, der die Abgastemperatur im Abgasstrang 26 hinter der Brennkammer 48 erfasst.

Bei geringer Motordrehzahl steuert die Steuereinrichtung 62 das Kraftstoffventil 58 in Abhängigkeit der Turboladerdrehzahl an, um eine Nacherwärmung des Motorabgases vorzunehmen und die Turboladerdrehzahl auf einem Mindestwert zu halten. Sollte der Temperatursensor 68 eine zu hohe Abgastemperatur signalisieren, wird das Kraftstoffventil 58 geschlossen. Das Signal des Temperatursensors 68 kann auch verwendet werden, um festzustellen, ob die Zündeinrichtung 60 richtig arbeitet, denn wenn bei geöffnetem Kraftstoffventil 58 keine entsprechende Erhöhung der Abgastemperatur festgestellt wird, wurde der Kraftstoff offenbar nicht entzündet. In diesem Fall schließt die Steuereinrichtung 62 das Kraftstoffventil 58, um eine Belastung des Abgases mit unverbranntem Kraftstoff zu vermeiden.

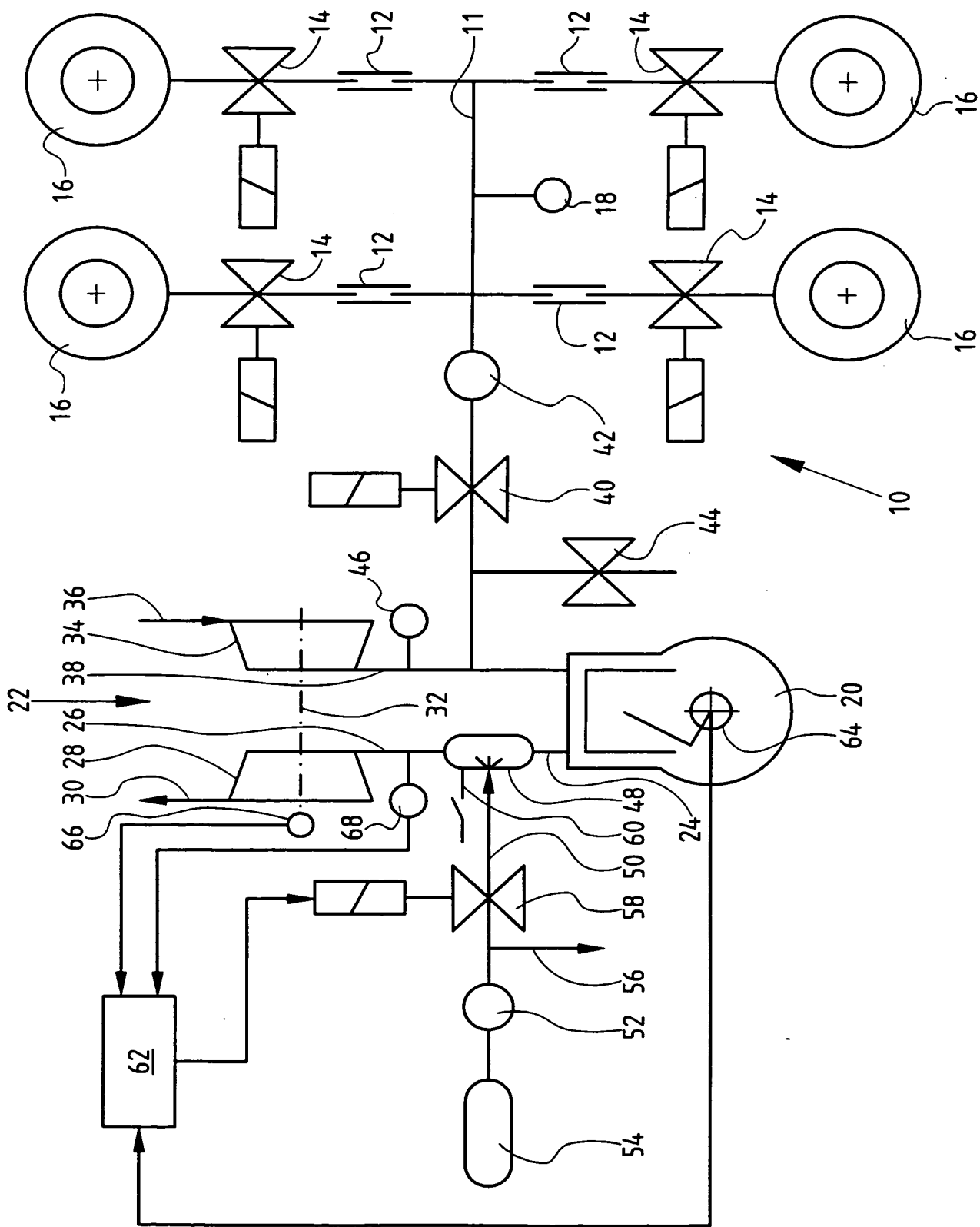
Gegebenenfalls erfasst die Steuereinrichtung 62 auch die Ausgangssignale des Drucksensors 46, um das Kraftstoffventil 58 und mit ihm die Nacherwärmung zu steuern. Mit abnehmendem Druck in dem Ladeluftkanal 38 wird das Kraftstoffventil 58 geöffnet, um die Verbrennung zu steigern und um den Turbolader zu beschleunigen, und umgekehrt.

Auch wenn die Erfindung lediglich anhand eines Ausführungsbeispiels beschrieben wurde, erschließen sich für den Fachmann im Lichte der vorstehenden Beschreibung sowie der Zeichnung viele verschiedenartige Alternativen, Modifikationen und Varianten, die unter die vorliegende Erfindung fallen.

Patentansprüche

1. Reifendruckeinstellanlage zur Einstellung des Drucks der an einem Fahrzeug montierten Reifen (16) mit einer zwischen einer Druckluftquelle und den Reifen (16) angeordneten Ventilanordnung (14), dadurch gekennzeichnet, dass als Druckluftquelle ein Turbolader (22) des Fahrzeugverbrennungsmotors (20) dient, dessen Ladeluftkanal (38) mit der Ventilanordnung (14) verbindbar ist.
2. Reifendruckeinstellanlage nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen dem Ladeluftkanal (38) und den zu den Reifen (16) führenden Verteilerleitungen (11) wenigstens ein Ventil (40) angeordnet ist.
3. Reifendruckeinstellanlage nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass an den Ladeluftkanal (38) ein Waste-Gate-Ventil (44) angeschlossen ist.
4. Reifendruckeinstellanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass in den Abgasstrang (26) des Turboladers (22) im Bereich vor der Abgasturbine (28) eine Abgasnacherwärmungseinrichtung (48) vorgesehen ist.
5. Reifendruckeinstellanlage nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Abgasnacherwärmungseinrichtung wenigstens einen Brennraum (48) enthält, in dem Kraftstoff verbrennbar ist.
6. Reifendruckeinstellanlage nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Kraftstoffzufuhr (50) zum Brennraum (48) durch ein Kraftstoffventil (58) steuerbar ist.

7. Reifendruckeinstellanlage nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass die dem Brennraum (48) zugeführte Kraftstoffmenge in Abhängigkeit der Verbrennungskraftmaschinenendrehzahl, der Turboladerdrehzahl und/oder der Temperatur der in die Abgasturbine (28) eintretenden Abgasluft einstellbar ist.
8. Reifendruckeinstellanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass im Abgasstrang (26) des Turboladers (22) im Bereich vor der Abgasturbine (28), gegebenenfalls zwischen einem Brennraum (48) und der Abgasturbine (28), ein Temperaturgeber (68) angeordnet ist.
9. Reifendruckeinstellanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass der Turbolader mit einer elektrischen Maschine kuppelbar ist, die erforderlichenfalls die für das Befüllen der Reifen erforderliche Drehzahl des Turboladers aufbringt.
10. Reifendruckeinstellanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass ein Druckgeber (46) vorgesehen ist, der den Druck im Ladeluftkanal (38) erfasst.
11. Reifendruckeinstellanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehzahl der Verbrennungskraftmaschine (20) während des Füllvorgangs und/oder des Entleervorgangs innerhalb vorgegebener Drehzahlgrenzwerte gehalten wird.
12. Reifendruckeinstellanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass eine Nachverdichtungseinrichtung (42) vorgesehen ist, die den Druck der von dem Turbolader (22) bereitgestellten Druckluft erhöht.





Creation date: 03-15-2004
Indexing Officer: ADOWNING - ANTONIO DOWNING
Team: OIPEBackFileIndexing
Dossier: 10084292

Legal Date: 04-21-2002

No.	Doccode	Number of pages
1	IMIS	1

Total number of pages: 1

Remarks:

Order of re-scan issued on